Gemeente Amsterdam

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van gemeente Amsterdam.

Nr. 55886
3 mei
2016

Wijzigen van de Verordening op het binnenwater 2010 (2016, nr. 90/240)

Nummer 90/240

Publicatiedatum 1 april 2016

Agendapunt 12

Datum besluit B&W 16 februari 2016

Onderwerp

Wijzigen van de Verordening op het binnenwater 2010

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders van 16 februari 2016 (Gemeenteblad afd. 1, nr. 240);

Gelet op de artikelen 147 en 149 van de Gemeentewet,

Besluit:

I.vast te stellen de volgende Verordening tot wijziging van de Verordening op het binnenwater 2010, zoals bekend gemaakt in het Gemeenteblad 2010, afd. 3A nr. 2/14, laatstelijk gewijzigd bij raadsbesluit van 26 november 2014, zoals bekend gemaakt in het Gemeenteblad 2014, afd. 3A nr. 287/1121.

Artikel I

Artikel 1.2.1 indienen aanvraag lid 1, wordt gewijzigd en komt te luiden:

"1: De aanvraag tot het verlenen van een vergunning of ontheffing wordt schriftelijk ingediend, tenzij het college anders bepaalt;"

Artikel II

Artikel 2.2.1. begripsomschrijvingen sub b wordt gewijzigd en komt te luiden:

"b: bedrijfsvaartuig: een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, niet zijnde een zeeschip, binnenschip of dienstvaartuig, hoofdzakelijk gebruikt voor de uitoefening van een reëel bedrijf of beroep met dat vaartuig dan wel voor de uitoefening van sociaal-culturele activiteiten;"

Artikel III

Artikel 2.4.1 lid 2 onder b (Ligplaatsvergunning bedrijfsvaartuig) wordt gewijzigd en komt te luiden:

"b: voor de benodigde duur van het aan of van boord laten gaan van passagiers dan wel voor het laden en lossen van goederen, op afmeerplaatsen die het college daarvoor heeft aangewezen."

Artikel IV

Artikel 2.4.5. titel wordt gewijzigd en komt te luiden:

"Artikel 2.4.5 Exploitatie (bedrijfs)vaartuigen voor vervoer van goederen dan wel passagiers"

Artikel V

Artikel 2.4.5. lid 1 wordt gewijzigd en komt te luiden:

"1: Het is een ieder verboden met een vaartuig of object, tegen betaling of andere vergoeding, goederen of passagiers te vervoeren, vaartochten te verzorgen, dan wel een vaartuig of een object daartoe te verhuren tenzij:

a. het een bedrijfsvaartuig betreft en
b. een daartoe strekkende vergunning is verleend door het college. Artikel 2.4.1 eerste lid, tweede volzin, is van overeenkomstige toepassing."

Artikel VI

Artikel 2.4.5 lid 2 wordt gewijzigd en komt te luiden:

"2: vervallen."

Artikel VII

In artikel 2.4.5 lid 3 worden de woorden "en het tweede lid" geschrapt.

Artikel VIII

Artikel 2.4.5. lid 9 wordt gewijzigd en komt te luiden:

"9: Het aanbieden van hetgeen verboden is op grond van de lid 1 van dit artikel, is ook verboden."

II. kennis te nemen van de gewijzigde toelichting op de Verordening op het binnenwater, die is opgenomen in de bijlage bij dit besluit.
III. te bepalen dat deze verordening in werking treedt op de derde dag na die van de bekendmaking in het Gemeenteblad;
Aldus besloten door de gemeenteraad voornoemd
in zijn vergadering op 30 maart 2016.

De plv. voorzitter

E.Ünver

De raadsgriffier

mr. M. Pe

Bijlage behorende bij het raadsbesluit nr. 90/240.

De wijzigingen t.o.v. de oude tekst zijn geel gemarkeerd, zodat zij snel zijn te herkennen; in de officiële publicatie van deze toelichting zal de markering zijn verwijderd.

Toelichting

Toelichting bij de Verordening op het binnenwater 2010 (zoals die in februari 2016 is gewijzigd)

PLAATSBEPALING VAN DE VERORDENING OP HET BINNENWATER

In dit hoofdstuk beschrijven we de reikwijdte van de Verordening op het binnenwater, (hierna: VOB), alsmede de relatie van de verordening tot aanverwante regelgeving op het gebied van verkeer, milieu en ruimtelijke ordening.

Reikwijdte van de VOB

Water en Amsterdam zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden: het 'blauwe goud' is een kenmerkende en waardevolle kwaliteit van de stad. In de verdeling van de verantwoordelijkheden voor dit water is de volgende driedeling te maken.

· Water als transportsysteem (nautisch vaarwegbeheer):

De scheepvaart over de vaarwegen vraagt om een nautische (verkeerstechnische) ordening (vaarrichting, afmeerverbod, etcetera). In grote lijnen is de stad verdeeld over twee (gemeentelijke) nautische beheerders, te weten het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied over de havenen Waternet over het binnenwater. De VOB vormt een (gemeentelijke) aanvulling op de landelijke wet- en regelgeving

die de nautische beheerders tot hun beschikking hebben voor het toezicht op een vlot en veilig verloop van het scheepvaartverkeer.

· Water als onderdeel van de openbare ruimte:

Water maakt onderdeel uit van de openbare ruimte. Stadsdelen zijn verantwoordelijk voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Op basis van de VOB zijn stadsdelen bevoegd om vergunningen af te geven voor het afmeren van woonboten, bedrijfsvaartuigen, objecten en het aanleggen van steigers. Natuurlijk moeten hierbij de voorwaarden van de waterbeheerder (de Keur) en de nautisch vaarwegbeheerder (bv. doorvaartprofielen) in acht worden genomen.

· Water als ‘fysiek systeem’ (waterbeheer):

Waterbeheerders beheren de kwantiteit en kwaliteit van het watersysteem. Het Rijk en de provincie zijn hier bevoegd gezag, waarbij taken op- of overgedragen zijn aan respectievelijk Rijkswaterstaat of aan waterschappen. Het waterbeheer valt buiten de gemeentelijke bevoegdheden - en dus buiten de VOB.

Verhouding tot aanverwante regelgeving - verkeersregulering

Voor het gebruik van de Nederlandse binnenwateren bestaat regelgeving op verschillende niveaus. Belangrijk is de Scheepvaartverkeerswet (SVW - 1988) die het wettelijke kader biedt voor de waterverkeersdeelnemers op zee en op de binnenwateren. Ingevolge deze wet is een algemene maatregel van bestuur uitgevaardigd: het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Dit reglement houdt verkeersregels ter voorkoming van aanvaring of aandrijving, waarbij het concreet gaat om zaken als gedragsregels, het voeren van lichten, het gebruik van de marifoon, het afmeren, enz.

Artikel 121 van de Gemeentewet laat het gemeentebestuur de bevoegdheid om lokale verordeningen te maken ten aanzien van onderwerpen waarin ook hogere regelgeving voorziet, mits deze verordening niet strijdig is met de hogere regelgeving. Of een verordening en een hogere regeling hetzelfde onderwerp regelen, wordt bepaald aan de hand van de motieftheorie. Indien een hogere en een lagere regeling dezelfde gedragingen reguleren met hetzelfde motief, wordt er gesproken van hetzelfde onderwerp.

Voor de VOB betekent dit dat zolang het gemeentebestuur niet op grond van verkeersmotieven tekens plaatst, dit naar eigen inzicht kan gebeuren. Een voorbeeld hiervan is het instellen van een afmeerverbod voor de ambtswoning van de Burgemeester: dit wordt niet ingesteld met een motief tot verkeersregulering, maar veeleer met het oog op de veiligheid. Een dergelijk besluit wordt gebaseerd op de VOB. Indien het verkeersmotief wel een rol speelt, dienen de regels van de SVW en het BPR gevolgd te worden.

Verhouding tot aanverwante regelgeving - inrichting openbare ruimte

De VOB bevat geen inhoudelijke bepalingen die betrekking hebben op de ruimtelijke inrichting, bijvoorbeeld óf een woonboot ergens permanent mag worden afgemeerd. Hiertoe zijn veeleer de Wabo en het bestemmingsplan de aangewezen juridische instrumenten. Bij afgifte van een ligplaatsvergunning toetst het bestuursorgaan vervolgens - onder andere op basis van het bestemmingsplan - of dit vanuit de optiek van de ruimtelijke ordening is toegestaan. In de notitie “woonboten opnemen in bestemmingsplannen” wordt uitgebreid ingegaan op de complexe relatie tussen bestemmingsplan en wonen op woonboten (zie www.dro.amsterdam.nl).

Dit is juist veranderd door de uitspraak van de Afdeling en Woningwet en omgevingsvergunning kunnen dus wel van toepassing zijn op woonboten die bouwwerken zijn. Een ander gevolg is dat hinder-, geluids- en andere milieuzones formeel niet gelden voor ligplaatsvergunningen. In de praktijk wordt per geval beoordeeld in hoeverre de wettelijke ruimte wordt benut.

De VOB stelt wel een vergunningplicht voor verbouw en vervanging van een woonboot. Voor de beoordeling van dergelijke vergunningsaanvragen kunnen stadsdelen welstandsbeleid voor woonboten vaststellen. Vanuit het project Wonen op water is een ‘gereedschapkist’ voor welstandsbeleid vastgesteld; dit instrumentarium staat stadsdelen ten dienste bij de formulering van hun welstandsbeleid.

Verhouding tot aanverwante regelgeving – zorg voor het milieu

Tot de taken van het gemeentebestuur behoort een veilig en milieuverantwoord beheer.

De VOB stelt in aanvulling op de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) regels zodat een veilige en milieuverantwoorde afwikkeling in het kader van een verantwoord waterbeheer gewaarborgd blijft.

De regels bij of krachtens de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) zijn ter bevordering van de openbare veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De regels zijn van toepassing op de gehele vervoersketen van gevaarlijke stoffen. Maar ook op de handelingen gerelateerd aan het vervoer, zoals het laden en lossen of het laten staan of liggen van de vervoermiddelen waarin of waarop zich gevaarlijke stoffen, of resten daarvan, bevinden.

Ook kortstondige opslag van gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer valt onder de Wvgs. De Wvgs beperkt zich tot de gevaarlijke stoffen. Aanvullend, via de VOB, is het daarom nodig om voor milieuschadelijke stoffen, die niet vallen onder de categorie gevaarlijke stoffen, nadere regels te stellen.

Hoofdstuk 1. Algemene begripsomschrijvingen en procedurebepalingen

Paragraaf 1.1 Algemene begripsomschrijvingen

Artikel 1.1.1 Begripsbepalingen

a.Binnenschip.

De binnenscheepvaart maakt een essentieel onderdeel uit van de Amsterdamse (haven)activiteiten. Er wordt veelvuldig in deze verordening gesproken over een schip of een schipper. Een schip omvat tevens een binnenschip; het begrip schipper heeft hier betrekking op een binnenschip. Voorts biedt de verordening in artikel 2.3.5, vierde lid, de basis voor een door burgemeester en wethouders vast te stellen regeling voor zogeheten oud-schippers: voormalige schippers die meestal gepensioneerd zijn.

b.Binnenwater

Het binnenwater omvat hier het gebied buiten de haven. De optelsom van de haven en het binnenwater levert het openbaar water op. Het onderscheid is gemaakt voor de bepalingen waarin de reikwijdte zich alleen uitstrekt tot het binnenwater.

e.Haven

De definitie is overgenomen uit de in 2012 vernieuwde Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied (RHN); het eerdere in de voorgaande versies van de VOB gemaakte onderscheid tussen haven en havengebied is hiermee komen te vervallen.

f.en k. Kapitein/schipper

De omschrijving van de begrippen kapitein en schipper is ruimer dan hieronder in de praktijk wordt verstaan. Als de formele kapitein of schipper verstek laat gaan, is er volgens deze omschrijving altijd iemand die als zodanig functioneert.

g.Openbaar water

Het begrip "openbaar" heeft hier geen bijzondere juridische betekenis, zoals dat wel voor openbare wegen geldt. Openbaar water wordt hier in feitelijke zin gebruikt en omvat al het water dat voor het publiek toegankelijk is of voor enig gebruik open staat voor vervoer over water. Water dat aan een andere eigenaar dan de gemeente behoort of is verhuurd, maar dat feitelijk wel door de scheepvaart wordt gebruikt, blijft openbaar. De openbaarheid kan worden opgeheven of beperkt indien de eigenaar de toegankelijkheid door feitelijke maatregelen verhindert of beperkt.

Artikel 1.1.2 Toepassingsbereik

Ingevolge dit artikel zijn de paragrafen 2 tot en met 5 van hoofdstuk 1 tevens van toepassing in de haven als bedoeld in artikel 1.1.1, aanhef, onder e. van de VOB.

De VOB en de RHN hebben ieder een eigen toepassingsgebied. Via deze schakelbepaling wordt voor de paragrafen 2 tot en met 5 het werkingsgebied van de VOB uitgebreid naar de haven. Deze schakelbepaling is opgenomen bij de voorschriften waarvan de werking moet worden uitgebreid.

Lid 2 is in 2012 hier toegevoegd. Deze tekst stond in het in 2012 vervallen "artikel 2.2.4 (Haven)" in paragraaf 2 over algemene bepalingen ligplaatsen; dat was een bij nader inzien verkeerde plaatsing Bovendien is het voor de overzichtelijkheid beter om alle bepalingen over de reikwijdte van de verordening bij elkaar te plaatsen.

Paragraaf 1.2 Procedurebepalingen

Artikel 1.2.1 Indienen aanvraag.

(Wijziging 2016) Aanvragen voor een vergunning of ontheffing moeten in beginsel schriftelijk worden ingediend. De toevoeging "tenzij het college anders bepaalt" maakt het mogelijk dat aanvragen langs digitale weg mogen worden ingediend als het college hiertoe besluit.

Artikel 1.2.4 derde lid: lex silencio positivo

De lex silencio positivo houdt in dat wanneer niet binnen de wettelijke termijn een beslissing op een aanvraag om een vergunning is opgenomen, de vergunning van rechtswege wordt geacht te zijn verleend. De van rechtswege verleende beschikking wordt in paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht geregeld.

Vanaf 2012 geldt de lex silencio positivo voor vergunningstelsels die onder de Dienstenrichtlijn vallen van rechtswege, tenzij de lex silencio positivo voor deze vergunningstelsels expliciet wordt uitgesloten op grond van een dwingende reden van algemeen belang. Dat is voor de ligplaatsvergunning (artikel 2.4.1) en de exploitatievergunning (artikel 2.4.5) voor bedrijfsvaartuigen gebeurd.

Artikel 1.2.5 Schriftelijke of mondeling vergunning of ontheffing

In het geval er sprake is van een mondeling besluit (artikel 1.2.5, tweede lid) zal dit ten behoeve van de rechtsbescherming van derden zo spoedig mogelijk achteraf schriftelijk worden bevestigd. Het lid is zo geredigeerd dat het mogelijk is om deze schriftelijke bevestiging achterwege te laten als redelijkerwijs aangenomen mag worden dat niemand hieraan behoefte heeft. Dit voorkomt onnodige juridisering.

Artikel 1.2.6 Duur van de vergunning of ontheffing, voorschriften en beperkingen

De tekst van het derde lid maakt het opnemen van dit voorschrift in de vergunning of ontheffing zelf niet langer noodzakelijk.

Artikel 1.2.7. Verlening

Dat vergunningen of ontheffingen alleen aan eigenaar(s) van vaartuigen, woonboten of objecten worden verleend, stond voorheen her en der in de verordening verspreid. Er is ervoor gekozen dit soort bepalingen zoveel mogelijk te centraliseren.

Artikel 1.2.9 Aanwijzingen

De verordening omvat een groot aantal verschillende operationele handelingen, waarbij het van belang is dat van gemeentewege concrete aanwijzingen kunnen worden gegeven. Deze bepaling schept daartoe de mogelijkheid; via (sub)mandaat zullen de beheerder binnenwater of de haven hieraan vorm kunnen geven. Uitgangspunt is de mogelijkheid om bevoegdheden met een operationeel karakter te mandateren. Dit behoeft verder geen wettelijke regeling, aangezien het systeem van de Gemeentewet met zich brengt dat mandaat aan een ambtenaar vrijwel altijd geoorloofd is.

Het tweede lid van dit artikel regelt dat, daar waar mogelijk, schippers gebruik móeten maken van op de wal geplaatste nutsvoorzieningen, zoals elektriciteitskasten in plaats van de eigen generatoren met het oog op de veiligheid, het tegengaan van geluidsoverlast of onnodig ruimtebeslag e.d, bijvoorbeeld ter voorkoming van een wirwar aan kabels en dergelijke.

Hoofdstuk 2. Bepalingen met betrekking tot het gebruik en beheer van het openbaar water

Paragraaf 2.1 Algemene bepalingen

Artikel 2.1.1 Tekens

Verkeerstekens die een verbod of een gebod bevatten, kunnen op grond van het BPR worden afgekondigd als dat in het belang is van het gestelde in artikel 3 van de Scheepvaartverkeerswet. Er kan evenwel behoefte zijn aan ordening om andere dan verkeerstechnische motieven.

Het gebruik van tekens op grond van deze verordening is dan ook niet gebaseerd op het in goede banen leiden van het verkeer op het water, maar op andere motieven, te weten: ordening te water, openbare orde, veiligheid en milieu. De term verkeerstekens wordt in de verordening daarom ook niet gebruikt. Er wordt, ter onderscheiding, gesproken van "tekens".

De onderhavige bepaling vormt de basis waarop onder meer het ligplaatsbeleid gestalte kan worden gegeven door het, conform het geldende planologisch kader, plaatsen van tekens of het afkondigen van voorschriften inzake de ligplaatsverdeling.

Artikel 2.1.2 Overlast

De populariteit van het varen op de grachten is groot. Deze medaille heeft ook een keerzijde. Op gezette tijden kan er flink overlast ontstaan voor de bewoners aan en op de grachten. In opdracht van het college van burgemeester en wethouders heeft Waternet (voorheen de dienst Binnenwaterbeheer) het project Overlast te water 2008- 2010 uitgevoerd. De evaluatie doet een aantal concrete voorstellen om zaken (verder) te verbeteren, en ingezette verbeteringen te borgen.

Bewoners, rondvaartreders, politie en medewerkers van Waternet hebben gezamenlijk de randvoorwaarden ingevuld om tot vermindering van overlast te kunnen komen. Maar het is ook duidelijk dat we er nog niet zijn. Er wordt door bewoners op en aan het water behoorlijk veel overlast ervaren. En het beeld is dat dit eerder toe- dan afneemt.

De afgelopen jaren is de geluidsoverlast op het water sterk toegenomen. Het wordt steeds populairder om met groepen in open vaartuigen rond te varen, vaak met harde muziek aan boord.

Hoewel het overlast-artikel in de VOB 2010 zo was geformuleerd dat deze overlast op grond hiervan verboden was, bleek het in de praktijk moeilijk te handhaven. De huidige formulering maakte het noodzakelijk aan te tonen dat voor omwonenden hinder ontstaat. Aangezien dat een subjectieve norm is, afhankelijk van de beleving door de omwonenden, kan dit tot veel discussie leiden met de overlast-veroorzakers.

Eén van de aanbevelingen uit de evaluatie van het project “Overlast te water 2008-2010” is daarom om een objectieve norm te introduceren. Daarbij is gesproken over een “algeheel” verbod voor versterkte muziek op open vaartuigen. Dit voorstel is door het vernieuwde tweede lid overgenomen. Daarmee wordt een duidelijk signaal afgegeven dat het veroorzaken van geluidsoverlast (ook) op het water niet is toegestaan. Met een algeheel verbod kan er effectiever worden opgetreden tegen geluidsoverlast.

Het spreekt voor zich dat de handhaving zich in de praktijk, net als nu, vooral zal gaan richten op de aanpak van serieuze overlast veroorzakend geluid. Versterkte muziek op speciale (door het College aan te wijzen) dagen, zoals Koninginnedag, de Canal Parade, en bij vergunde evenementen, blijft mogelijk.

Het artikel richt zich zoals gezegd op open vaartuigen, een belangrijke groep veroorzakers van geluidsoverlast. Versterkte muziek die in de (afgesloten binnenruimte) van een gesloten vaartuig wordt afgespeeld valt dus niet onder dit verbod.

Naast het nieuwe verbod blijft het bestaande overlast-artikel bestaan.

In zijn algemeenheid blijven alle (andere) overlast of hinder veroorzakende activiteiten dus ook verboden.

Artikel 2.1.3 Gebruik van (verkeers)objecten

Op grond van artikel 1.13 van het BPR mag men geen verkeerstekens gebruiken om daaraan bijvoorbeeld af te meren. De hier geformuleerde bepaling richt zich niet alleen tot de schipper, maar ook tot de zwemmer of surfer. Het tweede lid beoogt het oneigenlijk gebruik van afmeervoorzieningen tegen te gaan.

Artikel 2.1.4 Gebruik sluizen en bruggen

Deze bepaling beoogt het misbruiken van sluizen en bruggen tegen te gaan. Het artikel verbiedt een breed scala van activiteiten die op en vanaf bruggen en sluizen kunnen worden ondernomen, zoals vissen, zwemmen of het opslaan van goederen.

Artikel 2.1.5 Verwijderen obstakels

Het artikel beoogt te voorkomen dat onnodig bruggen moeten worden geopend met het gevolg dat het verkeer op het land wordt geblokkeerd. Hiervan is sprake als de betrokkene zelf vrij eenvoudig voorzieningen kan treffen waardoor de doorgang zonder het openen van een brug mogelijk is.

Paragraaf 2.2 Algemene bepalingen woonboten, vaartuigen en objecten

Artikel 2.2.1 Begripsomschrijvingen

a.Woonboot

In de verordening is met betrekking tot deze categorie voor een verzamelbegrip gekozen dat het meest aansluit bij het gangbare taalgebruik, te weten: woonboot. Het gebruik als of het bestemd zijn tot wonen is bepalend, of een vaartuig of object op het openbaar water als zodanig moet worden aangemerkt. Het begrip bestemmen is geobjectiveerd en derhalve niet afhankelijk van hetgeen een belanghebbende voor ogen heeft met het object.

De beantwoording van de vraag, of een object als woonboot kan worden aangemerkt, dient te geschieden naar spraakgebruik. De betrokken boot moet naar bouw of inrichting of uiterlijke kenmerken duidelijk, naar objectieve maatstaven, als woonboot te herkennen zijn. Oorspronkelijke vrachtschepen of (grote) voormalige pleziervaartuigen zijn, als ze bewoond worden, ook als woonboot te herkennen.

b.Bedrijfsvaartuig

Onder het begrip bedrijfsvaartuig is eveneens begrepen het bedrijfsvaartuig dat niet meer geschikt is om te varen. Binnenschepen zijn geen bedrijfsvaartuigen in de zin van deze verordening.

Het woord “reëel” moet voorkomen dat er discussies kunnen ontstaan of een ligplaatsvergunning zou moeten worden verleend voor een vaartuig waarmee niet kan worden voorzien in het levensonderhoud van de eigenaar. Het is niet de bedoeling dat de mogelijkheid bestaat dat voor een dergelijke vaartuig ligplaatsvergunningen worden verleend. Of voldaan wordt aan het vereiste dat er sprake is van een reëel bedrijf is dus afhankelijk van het antwoord op de vraag of met het resultaat dat met dat bedrijfsvaartuig wordt gegenereerd, voorzien kan worden in het levensonderhoud van de ondernemer. Als dat resultaat gelijk of nagenoeg gelijk is aan de bijstandsnorm die geldt op het moment dat er besloten wordt over de ligplaatsvergunning, wordt aangenomen dat met het bedrijf in het levensonderhoud van de ondernemer kan worden voorzien. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat wanneer er sprake is van tegenvallende resultaten in een bepaalde periode, dit niet zonder meer betekent dat er alsdan geen sprake is van een reëel bedrijf. Evenzo kan niet zonder meer worden geconcludeerd dat wanneer er sprake is van een opstartend bedrijf (bijvoorbeeld bij een bedrijfsovername of als er sprake is van een nieuwe ondernemer) en het resultaat dat met het bedrijf wordt gegenereerd is lager dan de bijstandsnorm, dat er dan geen sprake is van een reëel bedrijf. Of er sprake is van een reëel bedrijf dient van geval tot geval beoordeeld te worden.

(Wijziging 2016) Achter de woorden “reëel bedrijf of beroep” is toegevoegd “met dat vaartuig” om duidelijk te maken dat het bedrijfsvaartuig moet worden gebruikt voor de uitoefening van het bedrijf of beroep. Zo is geen bedrijfsvaartuig in de zin van deze verordening een vaartuig waarmee een hotel haar gasten vervoerd terwijl daarvoor niet extra wordt betaald (het varen maak geen onderdeel uit van het hotelbedrijf). Een ander voorbeeld: geen bedrijfsvaartuig is het vaartuig in Amsterdam van een tandartspraktijk elders in het land dat geregistreerd is op naam van de praktijk en waarop geen tandartspraktijk wordt uitgeoefend.

c.Passagiersvaartuig

Bedrijfsvaartuigen voor het bedrijfsmatig vervoeren van personen te water, alsmede vaartuigen die bedrijfsmatig ter beschikking worden gesteld aan personen om daarmee zelf recreatief te gaan varen, zijn in deze categorie ondergebracht. Passagiersvaartuigen zijn dus een species van bedrijfsvaartuigen. Ook bijvoorbeeld waterfietsen, die bedrijfsmatig geëxploiteerd worden, vallen onder de definitie.

d.Pleziervaartuig

Het begrip varende recreatie geeft onder meer het onderscheid aan tussen een pleziervaartuig en een (meestal duurzaam op een ligplaats afgemeerde) woonboot. Ook hier heeft het begrip bestemmen een objectieve betekenis. De beantwoording van de vraag, of een vaartuig als pleziervaartuig kan worden aangemerkt dient, evenals bij woonboten, te geschieden naar spraakgebruik.

Het vaartuig dient naar bouw, inrichting of uiterlijke kenmerken duidelijk, naar objectieve maatstaven, als zodanig te herkennen zijn. Een belanghebbende die een buitenboordmotor hangt aan bijvoorbeeld een dekschuit, kan daarmee dus niet zijn object bestemmen tot pleziervaartuig. Als een pleziervaartuig bijvoorbeeld duidelijk waarneembaar bewoond wordt of als buitenruimte wordt gebruikt, is er geen sprake van een pleziervaartuig. Bijlage A bevat afbeeldingen van objecten die niet als pleziervaartuig worden aangemerkt.

e.Object

Onder het begrip object vallen voorwerpen en vaartuigen die niet onder één van de andere begripsomschrijvingen zijn te brengen. Tevens zijn hieronder begrepen in aanbouw zijnde schepen, vaartuigen, casco's enz. Vanwege het in aanbouw zijn is het niet reëel de bepalingen voor de desbetreffende categorie in volbouwde staat van toepassing te verklaren.

f.Watergebonden activiteit

Over de exacte duiding van het begrip ‘watergebonden’ is de afgelopen jaren discussie gevoerd. Door toevoeging van deze definitie verduidelijkt de wetgever zijn intentie om paal en perk te kunnen stellen aan de groei van het aantal coffeeshopboten, hotelboten, etcetera. Deze activiteiten behoeven immers niet noodzakelijkerwijs op het water plaats te vinden en hebben al zeker geen aanwijsbare en/of vanzelfsprekende binding met het water. Anderzijds maakt de omschrijving duidelijk dat activiteiten als scheepsreparaties als watergebonden activiteiten geduid moeten worden.

g.Dienstvaartuig

Aan de begrippenlijst is sinds 2012 toegevoegd “dienstvaartuig”. Voor vaartuigen die worden ingezet in directe dienst van de gemeente was vóór deze verordening niets geregeld. Strikt genomen vielen deze vaartuigen daarom onder de definitie van een bedrijfsvaartuig waarmee het verboden is ligplaats in te nemen tenzij daarvoor een ligplaatsvergunning is verleend. Ligplaatsvergunningen zijn niet verleend. Met de huidige regeling wordt het mogelijk gemaakt dat vaartuigen in directe dienst van de gemeente ligplaats kunnen innemen zonder dat daarvoor een ligplaatsvergunning nodig is. Het is van belang dat voor vaartuigen die worden ingezet in directe dienst van de gemeente geen ligplaatsvergunning hoeft te worden verleend. Een ligplaatsvergunning is immers plaatsgebonden terwijl met de betreffende vaartuigen op diverse plaatsen ligplaats moet kunnen worden ingenomen, bijvoorbeeld vanwege het toezicht op de naleving van de bepalingen van deze verordening. In de jurisprudentie is reeds uitgemaakt dat ook het afmeren voor een korte duur (bijvoorbeeld een half uur) gezien moet worden als ligplaats innemen waarvoor een ligplaatsvergunning nodig is. Een ligplaatsvergunning voor één bepaalde plek is daarom niet voldoende. Daarnaast blijft de bevoegdheid bestaan om in bestemmingsplannen vaste ligplaatsen voor dienstvaartuigen op te nemen. Het innemen van een vaste ligplaats met een dienstvaartuig waarin een bestemmingsplan niet voorziet, is in strijd met dat bestemmingsplan. Ten slotte wordt opgemerkt dat de redactie van de bepaling aansluit op de bepaling van dienstvaartuig in de Binnenhavengeldverordening.

Artikel 2.2.2 Anti-hop bepaling

Zonder ligplaatsvergunning is het verboden om met een woonboot ligplaats in te nemen. Wanneer een woonboot toch zonder ligplaatsvergunning wordt afgemeerd heeft een bestuursorgaan op haar territoir de mogelijkheid dwangmiddelen zoals bestuursdwang toe te passen. De kans is reëel dat wanneer een woonboot ergens onder dwang verdwijnt, deze elders in de stad weer opduikt en zich als zodanig schuldig maakt aan ‘hoppen’. In deze verordening is daarom de bevoegdheid om dwang toe te passen centraal gehouden wanneer er steeds weer opnieuw in een ander stadsdeel ligplaats wordt ingenomen terwijl het duidelijk is dat de woonboot niet vergunbaar is. Door het op de A-lijst plaatsen van dit artikel houdt ons college de bevoegdheid om de ‘hoppende’ eigenaar aan te schrijven en zijn woonboot uit geheel Amsterdam te verwijderen. Een en ander behoudens de mogelijkheid van legalisatie in een bepaald stadsdeel.

Gemakshalve wordt er gesproken van woonboot. Hetzelfde geldt nochtans mutatis mutandis voor bedrijfsvaartuigen, pleziervaartuigen langer dan 12 meter en objecten.

Paragraaf 2.3 Woonboten

Het woonbotenbeleid is een aan de stadsdelen overgedragen bevoegdheid; bijna alle bepalingen over woonboten zijn dan ook decentraal toe te passen. Ieder stadsdeel is daarmee zelf verantwoordelijk voor met name het beleid ten aanzien van woonboten en voor het eventueel stellen van regels met betrekking tot milieu, welstand en afmetingen binnen het kader van de verordening.

Artikel 2.3.1 Ligplaatsvergunning woonboot

Het vergunningenstelsel heeft betrekking op al het openbaar water in de stad. Een gebied waar volgens een geldend bestemmingsplan woonboten aanwezig mogen zijn, is niet hetzelfde als een aangewezen officiële plaats of een ligplaats daarbuiten. Of in concreto met een woonboot ligplaats mag worden ingenomen, hangt ook af van het resultaat van de afweging van de in artikel 2.3.1 genoemde belangen. Voor het verlenen van de vergunning dient primair vast te staan dat de woonboot ook daadwerkelijk voor woonverblijf mag worden gebruikt op grond van de in artikel 2.3.2 geldende regels. Hiermee wordt bevorderd dat de beschikbare ligplaatscapaciteit daadwerkelijk voor de in aanmerking komende woonboten wordt aangewend.

Bij het behandelen van de aanvraag om een vergunning kunnen met het oog op de welstand overwegingen met betrekking tot het passen in de omgeving worden betrokken. De mogelijkheid bestaat dat op bepaalde locaties voor een bepaalde categorie woonboten geen, maar voor een andere categorie wel een ligplaatsvergunning zal worden verleend.

Daarnaast kunnen voorschriften worden gesteld in het belang van ordening te water, veiligheid, het milieu en de vlotte en veilige doorvaart. Bij het verlenen van de vergunning kan onder meer worden bepaald op welke concrete plaats de woonboot mag worden afgemeerd, wat de toegestane lengte, breedte, hoogte of diepgang van de boot is en welke afstand het ten opzichte van andere vaartuigen dan wel de wal of een brug moet innemen. Ook kan de vergunning worden losgekoppeld van specifieke eisen, maar waarbij de vergunninghouders wel zijn gebonden aan nadere door het college te stellen regels, die betrekking hebben op de voormelde motieven.

Met de woorden “overige vergunningen of ontheffingen” in het derde lid wordt gedoeld op vergunningen die verstrekt worden op basis van bijvoorbeeld de Keur AGV of de Waterwet. Het moet de voor de burger onduidelijke situatie voorkomen bijvoorbeeld dat deze van Waternet wel een ligplaatsvergunning krijgt, hoewel Waternet tevens een benodigde Keurvergunning weigert.

Artikel 2.3.2 Nadere regels woonboten

Het stellen van regels met betrekking tot registratie en (brand)veiligheid als in het eerste lid opgenomen, is centraal gehouden vanwege respectievelijk het belang van doelmatigheid van beheer en de meer algemene gelding van de hier bedoelde veiligheidsregels. De Brandbeveiligings-verordening 2013, waarin veiligheidsregels opgenomen zijn, is van toepassing op woonboten, maar niet op schepen die op grond van de Binnenvaartwet over een Certificaat van Onderzoek beschikken. Woonboten die op grond van de Binnenvaartwet over een Certificaat van Onderzoek beschikken, worden geacht te voldoen aan het gestelde in het eerste lid van dit artikel. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen bij die woonboten waarmee tevens varende activiteiten worden ondernomen.

De in het tweede lid genoemde regels met betrekking tot afmetingen zullen vooral nauw samenhangen met de specifieke aard en omstandigheden van de locaties waar een ligplaats kan worden ingenomen en hebben derhalve mede betrekking op de stedenbouwkundige inpassing.

Dit artikel vormt de juridische basis voor het welstandsbeleid op het water. Zo kan het college met het oog op welstand onder meer regels stellen met betrekking tot de stedenbouwkundige inpasbaarheid en de maximale lengte van de in te nemen ligplaats. Ook kan het college ten behoeve van dit beleid categorieën van woonboten onderscheiden.

Artikel 2.3.3 Vervangen woonboot

Het vervangen van een woonboot kan een grote impact hebben op de omgeving; daarom wordt het aan regels onderworpen die het college kan stellen. Daarbij wordt gedacht aan regels die opgesteld worden met het oog op ordening op het water, welstand, openbare orde, veiligheid en milieu.

Artikel 2.3.4 Verbouwen woonboot

Deze bepaling regelt de situatie van het wijzigen van de staat van een woonboot door op-, aan- of verbouw of vergroting of het schilderen ervan. Het beoogt te voorkomen dat zonder nadere afweging een groter of anderszins ongewenst beslag op de openbare ruimte zou worden gelegd dan wel dat zonder nadere afweging de uiterlijke staat zou wijzigen. Stadsdelen kunnen voor hun gebied beleidsregels vaststellen. Deze beleidsregels kunnen niet zien op de vergunningplicht. Ook voor kleine verbouwingen is een verbouwingsvergunning nodig als de afmetingen of de uiterlijke staat wijzigen. Wanneer de romp (of casco) van een woonboot vervangen of onherkenbaar veranderd wordt is geen sprake van verbouwing maar van een nieuwe woonboot.

Artikel 2.3.5 Woonverblijf anders dan op een woonboot

Deze bepaling vormt een complement van artikel 2.3.1 en beoogt in het belang van een doelmatig ligplaatsenbeheer het ontstaan van een verkapte vorm van wonen te water te voorkomen dan wel tegen te gaan.

Het verbod van het eerste lid is niet van toepassing op binnenschepen. Gelet op de aard van deze schepen doet zich hier niet de situatie voor van het ontstaan van een ongewenste vorm van wonen op het water. Het derde lid schept de mogelijkheid ontheffing te verlenen. Dit is vooral bedoeld voor het geval dat een vaartuig niet hoofdzakelijk een woonfunctie heeft en waarvan de bijkomende woonfunctie niet op bezwaar stuit. Hierbij kan worden gedacht aan een dienstwoning voor die situaties dat het voor de uitoefening van een bedrijf noodzakelijk is dat een betrokken bedrijfsvaartuig mede wordt bewoond. Het wonen is dan afhankelijk van het bedrijf en legt in het algemeen geen beslag op ligplaatscapaciteit.

Op grond van het vierde lid kan het college aan zogeheten oud-schippers toestaan woonverblijf op een voormalig binnenschip te hebben. Dit betreft formalisering van een reeds zeer oude praktijk. Het zal hier om een beperkt aantal gevallen gaan, waarin wordt toegestaan dat een bepaalde (vaak gepensioneerde) schipper voor een nader vast te stellen termijn op zijn voormalig binnenschip woonverblijf mag houden. De regeling zal betrekking hebben op personen die een zodanig lange periode actief zijn geweest in de bedrijfsmatige beroepsvaart en daardoor dat milieu als hun woonomgeving beschouwen, dat het vanuit sociaal oogpunt redelijk is hen in (de nabijheid van) deze omgeving woonverblijf te laten houden. Op basis van de beschikbare ligplaatscapaciteit en de omstandigheden van het geval zal bepaald worden welke ligplaats mag worden ingenomen. De ontheffing is rechtstreeks gekoppeld aan de persoon van de oud-schipper. De bevoegdheid is centraal gehouden omdat de betrokken ligplaatsen uitsluitend in de haven zullen zijn gelegen. Het Havenbedrijf Amsterdam voert de regeling uit.

Paragraaf 2.4 Bedrijfsvaartuigen

2.4.1 ligplaatsvergunning bedrijfsvaartuig

Om voor vergunning in aanmerking te komen moeten bedrijfsvaartuigen gericht zijn op het uitoefenen van watergebonden activiteiten of de aan- of afvoer van materialen over water. Het regime is zoveel mogelijk hetzelfde als dat voor woonboten. De mogelijkheid is opgenomen dat het college voor een specifieke categorie een concrete locatie kan aanwijzen (lid 2), waar in afwijking van het gestelde in het eerste lid de eis van watergebondenheid niet behoeft te gelden en zonder vergunning ligplaats kan worden ingenomen. In dat geval zal ook het verbod en vergunningenstelsel niet gelden voor dat bepaalde watergebied of die bepaalde ligplaats. Hiermee kan elke gewenste economische activiteit die ook in de omgeving past, mogelijk worden gemaakt zonder afhankelijk te zijn van het criterium "watergebonden". Wel zal een vaartuig in dat gebied aan dezelfde eisen die ook aan vergunninghouders worden gesteld, moeten voldoen ingevolge artikel 2.4.2.

(Wijziging 2016) In 2016 is de tekst van lid 2 sub 2 enigszins gewijzigd. Bij nader inzien is het in plaats van “dan wel voor de aan- en afvoer van materialen over water” juridische juister is te spreken over “dan wel voor het laden en lossen van goederen”, aangezien de uitzondering op het verbod zonder vergunning ligplaats in te nemen is gecreëerd om de activiteit van het laden en lossen mogelijk te maken en het niet gaat om de activiteit aan- of afvoer over water op daartoe aangewezen plekken. Aan- en afvoer ziet immers op gedraging varen en niet op de gedraging ligplaats innemen. Onder meer in de uitspraak van de Afdeling van 1 oktober 2008 in zaak nr. 200800788/1 is bepaald dat onder innemen van ligplaats moet worden verstaan stilliggen in de zin van geankerd zijn (waaronder ook begrepen het afmeren met behulp van spudpalen) of afgemeerd liggen zoals bedoeld in artikel 1.01, aanhef, onder D, onder 31, van het Binnenvaartpolitiereglement, anders dan in afwachting van de bediening van een brug of sluis, bunkeren en al het overige voor korte duur stilliggen wat naar verkeersopvatting niet kan worden gezien als ligplaats nemen.

Lid 7 vormt de juridische grondslag voor een regeling die het mogelijk maak reeds lang vooruit een ligplaats te reserveren.

De openbare ruimte is beperkt, ook op het water. In de praktijk is er vrijwel geen ruimte voor nieuwe bedrijfsvaartuigen, en daarom wordt deze ruimte tot nu toe strikt beperkt tot watergebonden activiteiten. Lid 8 maakt het mogelijk om van de eis van watergebondenheid af te zien. Dit is een stadsdeelbevoegdheid. Alvorens van deze bevoegdheid gebruik te willen maken dient advies te worden ingewonnen bij de nautisch vaarwegbeheerder.

2.4.5 Exploitatie bedrijfsvaartuigen voor vervoer van goederen dan wel passagiers

Passagiersvaartuigen zijn een species van het begrip bedrijfsvaartuig. Met deze soort bedrijfsvaartuigen wordt zowel ligplaatscapaciteit ingenomen als varend gebruik gemaakt van het water. De toestemming voor de exploitatie van een passagiersvaartuig is in het belang van de beschikbare ruimte op het water en een voorwaarde om in aanmerking te komen voor een ligplaatsvergunning.

Voor het bedrijfsmatig vervoeren van passagiers is een vergunning vereist.

Het handhaven op illegaal passagiersvervoer is lastig. Dat heeft ten delen te maken met de wijze waarop de vergunningplicht in de VOB 2010 was vorm gegeven. Een handhaver die een vaartuig met betalende passagiers aantrof, moest aantonen dat het vaartuig een bedrijfsvaartuig was, en dus dat het illegaal passagiersvervoer bedrijfsmatig plaatsvond, én dat dit de hoofdzakelijke activiteit van het vaartuig was.

Met de huidige tekst is al het vervoer van passagiers tegen betaling of andere vergoeding, zonder vergunning verboden. Het type vaartuig is niet meer van belang.

Het verbod op vervoer van passagiers en goederen is niet van toepassing op de primaire vaarwegen. Het is echter niet de bedoeling dat door deze uitzondering alsnog sprake kan zijn van goederen- en/of passagiersvervoer dat uitsluitend gericht is op Amsterdam. Om deze reden is de uitzondering van de vergunningplicht niet van toepassing indien sprake is van op Amsterdam gerichte activiteiten.

Per 1 april 1991 geldt voor een groot aantal bedrijfsvaartuigen, bestemd voor personenvervoer te water, op grond van de Binnenschepenwet (inmiddels vervallen) en thans de Binnenvaartwet de verplichting te beschikken over een geldig Certificaat van Onderzoek. De schippers moeten over een geldig vaarbewijs beschikken.

De specifieke regels die gelden voor rondvaartboten zullen zoveel mogelijk overeenkomstig worden toegepast op de kleine vaartuigen waarvoor de Binnenvaartwet geen regels stellen. Een klein vaartuig volgens die regelgeving is een vaartuig bestemd voor vervoer van 12 of minder personen en kleiner dan 15 meter. Te denken valt aan watertaxi's en andere kleine schepen waarmee personen worden vervoerd. Voor deze categorie is aanvullende regeling noodzakelijk. Zo zal een klein vaarbewijs voor deze categorie vaartuigen verplicht worden gesteld, tenzij de hogere regeling hierin zal voorzien.

Aan de overige vaartuigen die niet onder de Binnenvaartwet vallen, zoals waterfietsen, zouden eveneens op grond van dit lid eisen kunnen worden gesteld. Het vierde lid maakt het verder mogelijk regels in het belang van het milieu te stellen. Door de intensivering van het vervoer te water is het noodzakelijk, deze mogelijkheid in de verordening op te nemen.

In 2013 is het vierde lid gewijzigd en is de verwijzing naar art. 2.3.1.lid 3 verwijderd. Deze verwijzing is overbodig gelet op het nieuwe lid 10 dat bepaalt dat een exploitatievergunning alleen wordt verleend indien men beschikt over een legale ligplaats voor dat bedrijfsvaartuig.

In 2013 is het vijfde lid gewijzigd. Deze wijziging is noodzakelijk gebleken omdat de VOB 2010 van oudsher de volgende belangen beschermt: welstand, milieu, ordening, en veiligheid op het water, met als gevolg dat vergunningen kunnen worden geweigerd met verwijzing naar deze belangen (zie bijvoorbeeld art 2.3.1. lid 2 VOB). De VOB (en de RPA) konden dus niet ingezet worden om de diversiteit in het passagiersvervoer te waarborgen of te vergroten. De wijziging maakt dit thans wél mogelijk. Een verbod om overlast te veroorzaken was al wel in de VOB opgenomen, maar om ook de koppeling naar vergunningverlening expliciet maken is bescherming tegen overlast ook hier toegevoegd.

Het zesde lid biedt tevens uitdrukkelijk de mogelijkheid, zo nodig, een volumebeleid te voeren, gekoppeld aan onderscheiden wateren. De bepaling betreft een centrale bevoegdheid vanwege het in het algemeen grensoverschrijdende karakter van het personenvervoer te water. Voor zover er personenvervoer te water plaatsheeft op afgesloten watergebieden in stadsdelen, is er evenwel geen bezwaar tegen overdracht van de bevoegdheid van het eerste lid. Hierbij kan worden gedacht aan onder meer de Noorder IJ Plas, de Gaasperplas, het Kinselmeer en de Groote Braak.

De tekst van het oude zevende lid maakte het mogelijk om bedrijfsvaartuigen of bepaalde categorieën bedrijfsvaartuigen die hun activiteiten uitvoeren in de havenvrij te stellen van vergunningsplicht. De haven heeft andere karakteristieken dan het binnenwater (havenbekkens versus grachten) en de noodzaak tot het invoeren van een vergunningenstelsel is niet aangetoond. De in de haven geldende regelgeving, onder meer een reserveringssysteem voor ligplaatsen en een invaarverbod voor havenbekkens, biedt reeds voldoende ruimte voor een adequaat beheer. Desondanks zijn de woorden “voor zover de activiteiten worden uitgevoerd in de haven” geschrapt om voor B&W de bevoegdheid te creëren vrijstelling ook op het binnenwater mogelijk te maken.

In 2013 is aan dit artikel lid 9 toegevoegd waarmee het verboden wordt passagiersvaartochten aan te bieden indien men niet beschikt over een exploitatievergunning. Met dit verbod wordt het eenvoudiger op te kunnen optreden tegen de aanbieders van illegale passagiersvaart. In 2016 is de tekst van lid 9 tegelijk met de tekst van lid 1 gewijzigd. Uit de oude tekst van artikel 2.4.5 leden 1, 2 en 9 zou niet duidelijk genoeg blijken wat thans verboden is. De nieuwe redactie is helderder en daarmee is lid 2 komen te vervallen. De wijziging heeft geenszins de bedoeling nieuwe verboden in het leven te roepen; wat eerder verboden is, blijft verboden en wat eerder is toegestaan, blijft toegestaan.

In 2013 is voorts toegevoegd lid 10) De achtergrond van deze toevoeging luidt als volgt.

Bij de uitgifteronde in 2006 moest er voor het verkrijgen van een exploitatievergunning concreet zicht zijn op een legale ligplaats voor het vaartuig. Dit wordt aangescherpt; voortaan dient het vaartuig reeds te beschikken over een (legale) ligplaats voordat een exploitatievergunning kan worden verloot of verstrekt. Het college beschouwt hierbij een aangetoonde plek in een jachthaven, een plek buiten Amsterdam of een oplossing waarbij het vaartuig op de wal wordt gestald als het niet wordt gebruikt voortaan óók als ligplaats.

Paragraaf 2.5 Overige vaartuigen

Artikel 2.5.1 Pleziervaartuigen

Voor pleziervaartuigen die in Amsterdams openbaar water ligplaats innemen, moet men aangifte doen in het kader van de Binnenhavengeldverordening Pleziervaart. Wanneer dat gebeurt, krijgt de aangever een vignet (sticker) dat ingevolge het eerste lid van dit artikel zichtbaar moet worden aangebracht op het vaartuig.

In 2013 is de bepaling heringevoerd dat men vanaf 1 januari 2014 over een geldig vignet dient te beschikken ook als men niet ligt afgemeerd. Deze wijziging is ingegeven door het standpunt dat elke gebruiker van het Amsterdamse binnenwater dient mee te betalen aan het op peil houden van het Amsterdamse grachtensysteem, bijvoorbeeld door aanschaf van een dagvignet.

In principe kan van oudsher overal in Amsterdam (waar geen lokaal afmeerverbod geldt) vrij worden afgemeerd met een pleziervaartuig. De hier opgenomen regeling sluit aan bij dit regime. Alleen voor grote pleziervaartuigen geldt een afmeerverbod. Ontheffing kan evenwel worden verleend, bijvoorbeeld op basis van de historische waarde van het pleziervaartuig. Ook kunnen speciale plekken voor grote pleziervaartuigen worden aangewezen. In 2013 is de maximale lengte teruggebracht van 12 naar 10 meter. Bij het bepalen van deze lengte is aangesloten bij de ervaring in de praktijk: de meeste (echte) pleziervaartuigen zijn niet langer dan 10 meter. De reden voor het verbod voor grote pleziervaartuigen was aanvankelijk, dat er steeds meer grote vaartuigen werden afgemeerd die eigenlijk geen pleziervaartuig zijn, maar in toenemende mate illegaal werden bewoond. Teneinde grip op deze ontwikkeling te krijgen werd het afmeren van grote pleziervaartuigen gebonden aan een verbod-met-ontheffingenstelsel. Inmiddels is de schaarste aan kaderuimte een minstens even belangrijk argument hiervoor. Voorts horen grotere pleziervaartuigen zeker voor wat betreft het afmeren eerder thuis in een jachthaven dan in de relatief smalle en drukke grachten. De maximale lengtemaat van 10 meter gaat gelden per 1 januari 2015.

Lid 6 maakt invoering van ligplaatsvergunningen voor pleziervaartuigen technisch mogelijk. De bevoegdheid om hiertoe al dan niet over te gaan berust bij de stadsdelen. Stadsdelen die hiertoe daadwerkelijk beleid gaan ontwikkelen zullen hiervoor hun eigen besluitvormingstraject moeten volgen, waarop op dat moment de daarvoor bestaande inspraakregels van toepassing zullen zijn. In stadsdelen die hierover niets besluiten, blijft het huidige systeem gewoon gelden. Dat betekent dat je met een pleziervaartuig (mits voorzien van geldige Binnenhavengeld-vignet) overal kunt afmeren waar dit niet verboden is. Alvorens van deze bevoegdheid gebruik te willen maken dient advies te worden ingewonnen bij de nautisch vaarwegbeheerder.

In 2013 is lid 7 toegevoegd. Hiermee krijgt het college een middel om de drukte aan de kades in het centrumgebied terug te dringen. Daartoe wordt het verkrijgen van een BHG-vignet gebonden aan het postcodegebied waarin een vaartuigeigenaar woont in Amsterdam. De gebiedsindeling is overeenkomstig de indeling voor de passagiersvaart (hele stad of hele stad exclusief centrum-zone). De toevoeging geeft het college de bevoegdheid deze gebieden in te stellen.

Artikel 2.5.2 Objecten

In het belang van een doelmatig gebruik van de ligplaatscapaciteit geldt voor deze categorie eveneens een verbod. Het verbod om op enigerlei wijze het water te misbruiken is vergelijkbaar met artikel 8.1

van de APV waarin een soortgelijk verbod voor de openbare weg is opgenomen. Evenals ten aanzien van de openbare weg is het voor het openbaar water noodzakelijk maatregelen te kunnen nemen waarmee het naar eigen inzichten "inrichten" van het water kan worden tegengegaan.

Het college kan objecten aanwijzen waarvoor het verbod niet geldt en kan van het verbod tevens een ontheffing verlenen. Ter onderscheid of iets een object dan wel een deel van de woonboot is, is in de toelichting het onderscheid van aard en nagelvast opgenomen. Als iets alleen met schade aan de woonboot verwijderd kan worden (dan zit iets dus aard en nagelvast aan de woonboot vast) dan is het geen object, maar onderdeel van de woonboot en moet iets via de verbouwingsregels afgehandeld worden. Anders geldt het regiem van objecten (dus: mag niet, tenzij een ontheffing, of tenzij een goedgekeurd object).

Het artikel biedt de mogelijkheid om specifieke categorieën aan te wijzen waarop het verbod om voorwerpen in, op of boven het openbaar water te plaatsen en te houden, niet van toepassing is. Dit biedt de mogelijkheid om bijvoorbeeld noodzakelijke toegangssteigers toe te laten als categorie.

Ten aanzien van in aanbouw zijnde schepen, andere vaartuigen of casco's is het uitgangspunt dat dergelijke activiteiten in principe op een scheepswerf thuishoren en niet in het openbaar water. In artikel 3.3.1 wordt dit onderwerp geregeld. Tevens dient te worden voorkomen dat met het uitoefenen van dergelijke activiteiten ruimtebeslag wordt gelegd op openbaar water.

Hoofdstuk 3. Bepalingen in het belang van ordening, veiligheid en milieu, samenhangend met het toelatings- en meerregime

Paragraaf 3.2 Bepalingen in het belang van ordening en veiligheid

Artikel 3.2.4 Verhalen anders dan op eigen aanvraag

Vaartuigen of objecten kunnen in de weg liggen als bijvoorbeeld een calamiteit op het land of op het water moet worden bestreden. Tevens kunnen schepen zelf door een calamiteit gevaar lopen. Daarnaast zijn er openbare orde- en andere motieven denkbaar die het noodzakelijk maken dat een vaartuig of object (tijdelijk) moet worden verhaald. Voor Sail bijvoorbeeld dienen de woonboten die hier gelegen zijn voor de duur van het evenement verhaald te worden.

De verhaalsmogelijkheid voor werkzaamheden aan gemeente-eigendommen spreekt voor zich.

De bevoegdheid tot en de regeling van het toepassen van bestuursdwang is opgenomen in de Gemeentewet en in de Algemene wet bestuursrecht. Daarbij geldt - spoedeisende gevallen uitgezonderd - dat de overtreder eerst zelf in de gelegenheid moet worden gesteld om een einde te maken aan de overtreding. Geeft de overtreder geen gevolg aan de aanzegging, dan kan op kosten van de overtreder tot verhalen worden overgegaan.

In het tweede lid wordt de mogelijkheid geboden om te verhalen zonder dat hier een aanzegging aan de betrokkene aan vooraf gaat. Mocht deze situatie zich voordoen, dan is er geen sprake van een overtreding en derhalve geen grondslag voor het uitoefenen van bestuursdwang. De kosten van het verhalen zullen daarom niet worden verhaald.

De situatie dat de kapitein of schipper of rechthebbende onbekend is, zal zich voordoen in het geval dat zij in redelijkheid niet kunnen worden achterhaald. Vanwege het spoedeisende karakter zal de in het tweede lid opgenomen bevoegdheid van het college aan de havenmeester respectievelijk de beheerder binnenwater worden gemandateerd.

Paragraaf 3.3 Bescherming openbaar water en milieu

Artikel 3.3.1 Verbouwings-, herstel- of sloopwerkzaamheden

Op nieuwbouw-, verbouwings-, herstel- of sloopwerkzaamheden die zich voordoen in dan wel uitstrekken tot het openbaar water, de haven en het binnenwater, is de onderhavige bepaling van toepassing. Daar de veiligheid en het milieu bij deze werkzaamheden in het geding zijn, zijn al deze activiteiten onder de verbodsbepaling gebracht. De hoofdlijn is dat dergelijke werkzaamheden op een werf worden uitgevoerd waar de werkzaamheden op grond van een vergunning krachtens de Wet milieubeheer en Waterwet mogen worden verricht.

Op werkzaamheden waarvan geen gevaar, schade of hinder valt te verwachten is het verbod niet van toepassing; zie hiervoor het derde lid, waarbij tevens wordt gewezen op het bestaan van artikel 4.17 van de APV.

Veelal zullen verbouwingen van bijvoorbeeld woonboten niet onder het verbod vallen. Of men krijgt ontheffing ingevolge het vierde lid, omdat bij woonboten vaak geen sprake is van een grote impact op de omgeving.

Artikel 3.3.2 Vrijkomen van stoffen en dergelijke

Dit artikel is van belang in verband met de overlast die ten gevolge van stof-, rook- en roetvorming e.d. kan optreden. In de meeste gevallen zullen de bijzondere wetten geen uitkomst bieden als bij de uitstoot van stoffen, gassen en dampen e.d. effecten waarneembaar zijn op de omgeving. De Wet inzake de luchtverontreiniging ziet toe op het verontreinigen van de lucht, maar biedt bij het in incidentele gevallen vrijkomen van stof, rook, roet et cetera onvoldoende houvast voor het nemen van maatregelen ter voorkoming van overlast of hinder voor de havengebruikers.

Milieu- en veiligheidswetten hebben betrekking op een inrichting en bieden geen grondslag om in gevallen als hier bedoeld op te treden; zodoende geeft deze bepaling een aanvullende regeling

Artikel 3.3.3 Stoffen of voorwerpen in het openbaar water

Met dit artikel wordt beoogd zo snel mogelijk maatregelen te kunnen treffen wanneer een dergelijke calamiteit zich voordoet. De opgelegde alertheid van de vervuiler en van degene die van een dergelijk voorval weet heeft moeten hieraan bijdragen. Tevens is uitdrukking gegeven aan de gedachte dat de vervuiler verantwoordelijk is voor de gevolgen van zijn daden. Uiteraard zal dit artikel eerst zijn dienst bewijzen als de milieuwetgeving geen adequaat antwoord biedt voor de ontstane problemen. Met name moet hier worden gedacht aan de Waterwet en de Wet milieubeheer. Regels bij of krachtens deze wetten leggen veelal verplichtingen op aan degene die een inrichting drijft of aan de vergunninghouder om onvoorziene lozingen te melden en om maatregelen te treffen. Dit artikel heeft derhalve een aanvullend karakter.

Artikel 3.3.4 Overslag van gevaarlijke of schadelijke stoffen

Uit milieuoverwegingen is het gewenst dat bepaalde onverpakte niet schadelijke of gevaarlijke vloeibare stoffen, zoals melasse, niet in het water terecht komen. Het artikel heeft zowel betrekking op overslag tussen zeetankschepen en binnentankschepen als op overslag tussen zeetankschepen en binnentankschepen onderling.

Artikel 3.3.7 Bunkeren en slopafgifte

Onder slops zijn te verstaan vloeibare afvalstoffen die vrijkomen als gevolg van de normale bedrijfsvoering op een schip. Hieronder dienen ook de water- en/of olieresten uit een machinekamer te worden gerekend; het zogenaamde bilgewater in binnenvaarttermen.

Artikel 3.3.8 Laden en lossen aan afmeerboeien

Jurisprudentie heeft uitgewezen dat laad- en losactiviteiten van droge bulkgoederen uit schepen op of aan afmeerboeien niet als een inrichting ingevolge de Wet milieubeheer kunnen worden gezien. Aan deze handelingen dienen echter nautische en milieutechnische eisen te worden gesteld. Na overleg met de Dienst Milieu en Water van de Provincie Noord-Holland en het Havenoverleg onder leiding van de Officier van Justitie is een aantal voorschriften geformuleerd.

Deze voorschriften worden in de in het tweede lid bedoelde nadere regels bij besluit van het college vastgesteld.

De genoemde ontheffing is in het algemeen van toepassing op alle openbare wachtboeien.